



## Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

251 | Juillet-Septembre 2010  
Aspects de la Côte-d'Ivoire

---

BREDELOUP Sylvie, BERTONCELLO Brigitte et LOMBARD Jérôme, dirs., 2008 - *Abidjan, Dakar: des villes à vendre ? La privatisation « made in Africa » des services urbains*. L'Harmattan : Paris, 353 p.

Irène Kassi-Djodjo

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/6096>

ISSN : 1961-8603

### Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

### Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2010

Pagination : 489-491

ISBN : 978-2-86781-663-5

ISSN : 0373-5834

### Référence électronique

Irène Kassi-Djodjo, « BREDELOUP Sylvie, BERTONCELLO Brigitte et LOMBARD Jérôme, dirs., 2008 - *Abidjan, Dakar: des villes à vendre ? La privatisation « made in Africa » des services urbains*. L'Harmattan : Paris, 353 p. », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 251 | Juillet-Septembre 2010, mis en ligne le 01 juillet 2010, consulté le 04 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/6096>

---

« maritimisée », il est en effet urgent que cette question de l'environnement et de la gestion durable des espaces littoraux soit enfin traitée prioritairement.

Cet ouvrage qui fait une synthèse des connaissances existantes sur le fonctionnement des espaces côtiers et l'environnement littoral ivoirien est destiné non seulement au monde scientifique, mais également à tous les acteurs institutionnels, politiques, administratifs ou privés, nationaux ou internationaux, qui s'intéressent au littoral ivoirien.

Paul ANOH

**BREDELOUP Sylvie, BERTONCELLO Brigitte et LOMBARD Jérôme, dirs., 2008 - *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation « made in Africa » des services urbains*. L'Harmattan : Paris, 353 p.**

Depuis une décennie, la problématique du « modèle » de développement demeure un point focal de la recherche dans de nombreuses disciplines en sciences sociales. Cette étude, proposée par Sylvie Bredeloup, Brigitte Bertoncello et Jérôme Lombard, en collaboration avec des jeunes chercheurs français, ivoiriens et sénégalais, s'inscrit dans cette même perspective.

*Abidjan, Dakar : des villes à vendre*, intègre la riche littérature interdisciplinaire en général et géographique en particulier, qui se propose d'apporter des éclairages sur des préoccupations lancinantes mises au goût du jour par la volonté de ces chercheurs de décrire et de comprendre les réponses populaires à l'urbanisation accélérée en zone de croissance économique modérée ou en sortie de crise<sup>2</sup>.

Les quatre parties évoquent successivement la montée en puissance d'agents sociologiques inhabituels de la « gouvernance urbaine » ; les conflits de compétences entre l'État central et les collectivités ; la difficile régulation, et enfin les conséquences de la privatisation « *made in Africa* » au sujet des disparités socio-spatiales. Cet ouvrage doit l'originalité de ses analyses, d'une part aux aspects comparatif et transversal des logiques et des stratégies des acteurs émergents du développement urbain et, d'autre part, au regard interdisciplinaire de ses méthodes d'approche. Mais c'est davantage dans le questionnement à la fois théorique et pragmatique de paradigmes socio-anthropologiques, que cet ouvrage collectif puise la pertinence de ses hypothèses et de son argumentation. Les enquêtes menées aussi bien à Abidjan qu'à Dakar ont permis d'apporter des précisions contextuelles sans

2. Xavier Crépin, « Préambule », in *Abidjan, Dakar : des villes à vendre*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 9.

lesquelles cette étude s'enfermerait dans des généralités propres aux discours d'approximation prétendument scientifiques.

Réduite, contrairement à Dakar, à des enjeux économiquement stratégiques depuis le transfert de la capitale politique à Yamoussokro, Abidjan est une ville où les gestions foncière et immobilière, d'abord confisquées par l'État, ont fait l'objet d'une libéralisation réclamée à la fois comme « sanction » et panacée à la mauvaise gouvernance. La métropole dakaroise n'échappe pas à cette donne qui met un terme au monopole public, tout en favorisant l'ouverture du marché à la concurrence. C'est le retour de la privatisation qui consacre l'émergence du privé dans la gestion ou la co-gestion de certains patrimoines où l'administration publique a montré ses limites.

C'est ce contexte qui voit aboutir un demi-siècle de lutte du secteur privé dans le domaine du transport, profitant ainsi des faiblesses des services publics pour se développer et acquérir des parts de marché, puis des espaces comme les gares routières, relevant jadis des compétences régaliennes des États ivoirien et sénégalais. Ce secteur privé, « atypique » en regard des théories orthodoxes de l'économie politique, est incarné parfois par des notabilités coutumières des populations autochtones – comme c'est le cas à Abidjan – ou par des collectifs non étatiques, épisodiquement marqués par la religion, à l'image des Mourides au Sénégal, qui contrôlent le secteur du transport urbain. De manière progressive et quelquefois dans l'adversité, les minibus et autres taxis urbains se sont imposés comme des concurrents incontournables de la *SOTRA* (Société de Transport Abidjanais) et de *Dakar Dem Dikk* (société publique née des cendres de la *SOTRAC*). Ces nouveaux transports qui impriment une dimension sociologique et identitaire à cette activité économique entendue sous son assertion de service public dans ces deux métropoles africaines, se définissent par ailleurs comme des agents du renouvellement ou de la recomposition des espaces urbains abidjanais et dakarois.

Les conflits de compétence observés dans le domaine du transport collectif, par effet de contagion, touchent non seulement les gares routières, mais également d'autres secteurs de l'économie, tels les marchés interurbains. Certaines conséquences sont déclarées comme « guerre pour le patrimoine ». Tels sont les cas nés entre des acteurs publics (mairie de quartier et mairie de district), faisant allusion aux exemples de la gare d'Adjamé à Abidjan, du marché gouro à Adjamé, des marchés d'arrondissement (le marché Castors) situés dans la ville de Dakar, du marché de Thiaroye-gare, du marché Kermel à Dakar, etc. Des effets pervers de la décentralisation et de la régionalisation ont conduit à des phénomènes de « cantinisation poussée » à Dakar ou à la montée en puissance de « maires entrepreneurs ». La privatisation *made in Africa*, sans être condamnable sous sa particularité anthropologique, appelle

de façon urgente et nécessaire à des formes d'arbitrage efficace entre acteurs privés et publics, dans le but de juguler les crises et les conflits décrits par les auteurs de cet ouvrage.

Dans cette perspective, le système BOT (*Build Operate and Transfert*), un modèle importé des États-Unis d'Amérique, est en passe d'être appliqué comme remède aux incuries de la privatisation *made in Africa*, notamment dans les communes urbaines d'Abidjan. C'est un principe qui consiste à confier à un opérateur privé la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une grande infrastructure pendant une période dont la durée est déterminée en fonction du temps nécessaire pour amortir le capital investi.

Cependant, avec le contexte économique difficile, particularisé par une situation de crises politique et militaire plus contraignantes en Côte-d'Ivoire, et la réalité des moyens financiers limités aidant, les pouvoirs publics urbains ou communaux sont confrontés à un double défi : celui de la réduction des coûts d'équipement des villes et celui de l'harmonisation des politiques de transports interurbains, afin de mieux prendre en compte le risque de disparités socio-spatiales.

Au total, à la question de savoir si Abidjan et Dakar sont des villes à vendre, il convient de retenir que le collectif auteur de cet essai sous-titré « La privatisation *made in Africa* des services urbains » a su faire apprécier l'entrée en scène d'une multitude de nouveaux acteurs anthropologiques et leur contractualisation en montrant que cela pouvait générer « une dilution des responsabilités », ou à l'inverse, favoriser une gestion mieux partagée des services publics.

Irène KASSI-DJODJO